

Rok 1910.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXII. — Wydana i rozesłana dnia 24. września 1910.

Treść: (№ 168 i 169.) 168. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Kurzima do Bytyszki Veverskiej. — 169. Rozporządzenie, dotyczące zmiany tytułów służbowych technicznych urzędników salinarnych.

168.

Dokument koncesyjny z dnia 12. września 1910, na kolej lokalną z Kurzima do Bytyszki Veverskiej.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami wiceprezydentowi Napajedlskiej Spółki fabrykacyi cukru, Drowi Cyrylowi Seifertowi w Napajedl żądaną koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolei lokalnej od stacji Kurzim na linii c. k. kolei państwowych do Bytyszki Veverskiej, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyjusz z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

§ 2.

Koncesyjusz ma obowiązek ukończenia budowy koncesyjowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, tudzież

oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania je w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji złożyć ma koncesyjusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadająccych się do lokacji pieniędzy sieroczych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucję tą za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyjowanej kolei nadaje się koncesyjuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyzna się koncesyjuszowi także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie uznałyby c. k. rząd za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

Przy budowie koncesyjowanej kolei i ruchu na niej stosować się winien koncesyjusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na kolej żelazne

z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości.

Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyzość c. k. Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolej żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdoraznie na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajobrazu i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajobrazu i do żandarmeryi, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjny obowiązany jest przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogólu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uszczelnianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdoraznie obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej, która wesza w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871, o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w postawie leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdoraznie pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdoraznie obowiązujące przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyjnego mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyjnego mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jego wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjnym tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia kolej i systemu ruchu.

Koncesyjny jest obowiązany uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajobrazu w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesyjemu powierzać ruchu na koncesjonowanej kolej osobom trzecim, wyjawiącym w razie wyraźnego zezwolenia ze strony c. k. rządu.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyjnego.

W przypadku takim winien koncesyjny zwrocić c. k. rządowi koszta, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki utrzymywania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontraktie ruchu, który zawrze się z koncesyjnym.

§ 8.

Koncesyjny jest obowiązany postarać się o zaopatrzenie swoich funkeyonariuszy na przypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolej lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyjnego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającą na koncesyjnego przynajmniej takie same obowiązki, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyjny lub przedsiębiorstwo w jego miejscu wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolej lokalnych,

względnie we własnej kasie emerytalnej stałych funkcyonariuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonariuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, pałacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statuty kasy pensyjnej, która będzie w danym razie założona, oraz wszelkie ich zmiany podlegają zatwierdzeniu c. k. rządu.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, jest koncesyjny obowiązany dozwolić c. k. rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi dopiero w przyszłości powstać, na których rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, by c. k. rząd mógł, przy swobodnym ustanawianiu taryf, przeprawiać lub kazać przeprawiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesyjnemu prawo utworzenia, za osobnym zezwoleniem c. k. rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjnego.

Statut spółki oraz wzory akcyj, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. rządu.

Osnowa skryptu dłużnego, który w danym razie będzie wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki, ubezpieczonej w księgach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy dłużu, wymaga zatwierdzenia ze strony c. k. rządu.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego, jakież imiennego, podlega zatwierdzeniu c. k. rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park wozowy oraz na uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po ukończeniu kolei miało jeszcze wystawić jakieś nowe budowle lub ponownie urządzienia ruchu, natenczas można doliczyć odnośnie kosztów do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na ponowne urządzanie ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w ciągu okresu koncesyjnego według planu amortyzacji, zatwierzonego przez c. k. rząd.

§ 11.

c. k. rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyjowanej kolei po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, straci się z tego czyste dochody najupomyslniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owszech lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałoego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacona bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się połatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostały reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek placenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 13¹, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacić się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyjaryuszowi jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesji w ratach półroczych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraaby się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu na pokrycie policjalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od stałego kapitału akcyjnego, zatwierzonego przez c. k. rząd, i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienioną wyżej kwotę ryczałtową w ratach półroczych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyjaryuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili do zapłacenia z własnych funduszy w miejsce koncesyjaryusza pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyjonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna o kwotę, potrzebną na oprocentowanie i umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakież ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzeg asobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niewłaściwych jeszcze rent, należnych koncesyjaryuszowi w myśl postanowień powyższych punktów, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery od stałego rok, licząc odsetki od odsetek wartości kapita-

łowej tych rent, po straceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dłużu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesyjowanej niniejszej kolei, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko wiszącymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu, tudzież używanie kolej, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, kolej dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyjaryusza, i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. rządu.

9. Postanowienie c. k. rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego rok.

Deklaracja ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo ma zapłacić przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnym podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby poczawszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyjusz jest obowiązany postarać się o to, aby c. k. rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyjusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. rząd miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wspomniane przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Poczawszy od chwili wykupienia odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszelkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. C. k. rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyjusz jest obowiązany oddać c. k. rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na kolejach żelaznych oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesja.

C. k. rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

§ 13.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, kolej dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyjusza, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ilości nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesji jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.), zatrzymuje koncesyjusz na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. rząd upoważnił koncesyjusza z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 15.

C. k. rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenie ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie, aby je usunięto.

C. k. rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyjusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyjusza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich

takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki a względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku takim winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolejów żelaznych do decyzyi, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

§ 16.

C. k. rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniechania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkiem, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

Wrba wr.

169.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 15. września 1910, dotyczące zmiany tytułów służbowych technicznych urzędników salinarnych.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 29. sierpnia 1910 zmienia się tytuły służbowe urzędników technicznych przy zarządzach salinarnych w Galicji i na Bukowinie oraz przy zarządzach takich w krajach alpejskich w sposób następujący:

Tytuł dotychczasowy	Ranga	Tytuł nowy
Starszy zarządcy górniczy, starszy zarządcy górniczy i hutniczy, starszy zarządcy hutniczy, starszy miernik górniczy, inspektor budowlany i maszynowy	VIII	Starszy komisarz górniczy
Zarządcy górniczy, zarządcy górniczy i hutniczy, zarządcy hutniczy, miernik górniczy, inżynier budowlany i maszynowy, zarządcy materyałów	IX	Komisarz górniczy
Adjunkt zarządu salinarnego	X	Adjunkt górniczy

Tytuł służbowy technicznych urzędników salinarnych VI. i VII. rangi (starszy radca górniczy i radca górniczy), oraz tytuł elewów górniczych i praktykantów górniczych, nie zaliczonych do pewnej rangi, nie ulega zmianie.

Biliński wr.